

## 再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	福島西道路 (一般国道13号 福島西道路(Ⅱ期))	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自:福島県福島市松川町浅川 至:福島県福島市大森			延長	6.3km

### 事業概要

一般国道13号は、福島県福島市から秋田県秋田市に至る主要幹線道路である。

一般国道13号福島西道路(Ⅱ期)は、福島県福島市松川町浅川から同市大森に至る延長6.3kmの4車線道路である。

H24年度事業化	H23年度都市計画決定	H26年度用地着手	H28年度工事着手
全体事業費	約730億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約68% 供用済延長 -km

計画交通量 26,500台/日

費用対効果分析	B/C (事業全体) 1.6(0.8) 参考 2.1(1.3) [2%] 参考 2.4(1.7) [1%]	EIRR (事業全体) 6.0% (2.9%)	総費用 (残事業)/(事業全体) 295/2,780億円 事業費: 266/2,556億円 維持管理費: 29/193億円 更新費: -/31億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 526/4,579億円 走行時間短縮便益: 506/4,151億円 走行経費減少便益: 3.5/327億円 交通事故減少便益: 17/100億円	基準年 令和7年
	(残事業) 1.8(1.8) 参考 2.7(2.7) [2%] 参考 3.3(3.3) [1%]	(残事業) 7.3% (7.3%)	感度分析 交通量 事業費 事業期間	(事業全体) B/C=1.5~1.8(±10%) B/C=1.6~1.7(±10%) B/C=1.6~1.7(±20%)	(残事業) B/C=1.6~1.9(±10%) B/C=1.6~2.0(±10%) B/C=1.6~2.0(±20%)

### 事業の効果等

#### ①円滑なモビリティの確保

・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率

(渋滞損失時間: 54.8万人・時間/年、渋滞損失削減率: 約4割削減)

#### ②安全で安心できるくらしの確保

・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

(福島市西部(レビュー福島前)～福島県立医科大学附属病院 現況28分⇒整備後19分)

#### ③災害への備え

・福島県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に指定

他8項目に該当

### 関係する地方公共団体等の意見

#### ○福島県知事の意見

国の対応方針(原案)案については、異議ありません。

なお、本県の地方創生に資するよう、コスト縮減を図りながら、早期完成に努めてください。

#### ○以下の団体等から、福島西道路(Ⅱ期)の整備促進について要望あり

・福島県、福島市、4市町合同(福島市、伊達市、桑折町、国見町)

・福島県道路整備促進協議会、福島西部環状道路建設促進期成同盟会、福島県道路利用者会議

## 事業評価監視委員会の意見

・対応方針(原案)の事業継続は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成24年度事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約68%(令和7年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

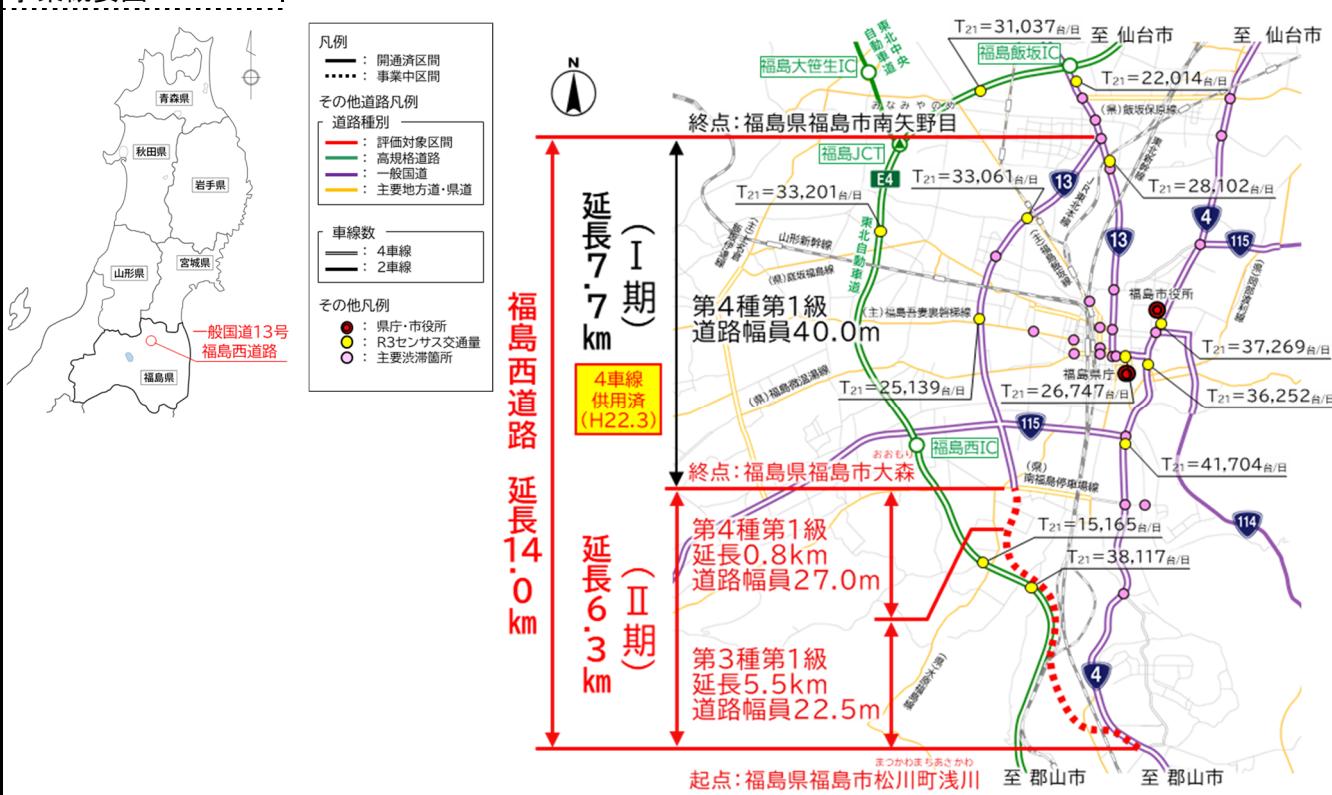
・道路構造(擁壁構造)の見直しにより、コスト縮減を図っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

・交通混雑の緩和・交通事故の減少、通行止め時の信頼性の確保、地域産業支援・物流支援等のため、早期整備の必要性が高い。

## 事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を

設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、福島西道路を対象とした場合、( )書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。